

Presentan plan regional de transporte

Considera soluciones modernas para la movilización de residentes en un área que añadirá seis millones de habitantes en 25 años; crisis fiscales serían un obstáculo

Róger Lindo,
La Opinión

Viernes, 02 de abril de 2004

El plan de transporte regional del sur de California para los próximos 25 años contempla la ampliación de carriles para vehículos con ocupantes múltiples, el desarrollo de corredores exclusivos para autobuses rápidos, el uso de sistemas ferroviarios ultrarrápidos basado en trenes de levitación magnética y la mejora de las actuales vías y sistemas de transporte colectivo.

La propuesta estima que toda el área conurbada de Los Angeles experimentará en el próximo cuarto de siglo la adición de seis millones de residentes y de tres millones de nuevos empleos.

El plan, contenido en un documento denominado Destino 2030, fue aprobado ayer por el Consejo Regional de Transporte del Sur de California (SCAG), organismo formado por los representantes municipales y condales de la región, que abarca seis condados (Los Angeles, Orange, San Bernardino, Riverside, Ventura e Imperial) y tiene 17 millones de habitantes.

Sin embargo, los formuladores de esta visión no dejaron de reconocer que los problemas presupuestarios del estado podrían lastrar la puesta en marcha del plan, que contempla una erogación de 120,000 millones en los próximos 25 años. Destino 2030 recomienda varias alternativas para afrontar la sequía de fondos, entre ellos la implementación de proyectos mixtos público-privados.

Mark Pisano, director ejecutivo de SCAG, comparó este documento con los que se hicieron a finales del siglo XIX en regiones como Chicago y Nueva York,

El director del equipo que elaboró el plan, Hasan Ikhata, explicó durante la presentación de éste que por vez primera se ofrece en el sur de California un plan regional que contempla la relación entre transporte y uso del suelo.

“Se trata de planificar el uso del suelo de manera que la gente tenga que viajar menos distancias”, explicó John Fregonese, uno de los autores del plan.

Agregó que, a pesar de que muchos creen que la movilización a los lugares de trabajo es la modalidad de transporte que demanda mayor uso de las vías de comunicación,

sólo constituye el 20% de ésta.

“Aun en las horas pico sólo llega a ser de 35%”, dijo.

Una persona promedio, añadió, realiza un promedio de cinco viajes al día en el sur de California, de los cuales sólo uno es para transportarse a su fábrica, taller u oficina.

“Al reducirse los viajes en vehículo que una persona tiene que hacer tanto desde su casa como de su lugar de trabajo, se reduce el impacto en toda la región”, apuntó.

El Plan de Transporte Regional tomó tres años de preparativos. Inicialmente fue formulado en 2001, pero desde entonces el perfil regional de transporte ha experimentado varios cambios significativos. Uno de ellos fue la aprobación de la Proposición 42, que destina fondos para ese rubro a partir de un gravamen de la gasolina que se expende en el estado; la inauguración de la Línea Dorada del Metro y la construcción de nuevos segmentos de autopista.

Se estima que las demoras ocasionadas por congestión vehicular en el año 2000 fueron de 2.2 millones horas por persona, lo que pudiera duplicarse si no se toman medidas desde ya.

El uso del tren Maglev, un sistema de monorriel elevado que no requiere de ruedas, sino que levita sobre un carril gracias a un poderoso campo electromagnético, se considera una opción futurista capaz de enlazar varios condados de la región y vincularlos en una red con estados vecinos como Nevada y Arizona. Los trenes Maglev serían capaces de correr a velocidades hasta de 310 millas por hora.

Los costos de la obra se calculan en casi 30,000 millones de dólares, que serán cubiertos por medio de bonos y préstamos para ser amortizados con las ganancias que genere el uso del sistema.

En 2002, los estados del suroeste del país establecieron una alianza para formalizar la creación de una red Maglev.

Nota de La Opinión